



8^{ème} colloque du groupe «Mobilité Spatiale, Fluidité Sociale»
«Mobilités, identités, altérités»
Rennes, 13-14 mars 2008

Mobilités quotidiennes, identités et bien-être des mères de famille

Luc Vodoz et Olivier Walser

Communauté d'études pour l'aménagement du territoire (C.E.A.T.)
Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL), Suisse
<http://ceat.epfl.ch>

Introduction

Les travaux sur la ville n'ont fait que peu de place à une «dimension genre» des inégalités et des différenciations (Coutras 1996; Jaillet 2004). Notre objectif est précisément ici de combler une partie de cette lacune. Ce papier s'inscrit dans la continuité de nos travaux effectués dans le cadre de l'action de coopération scientifique européenne COST A34¹.

¹ L'action européenne COST A34 «*Gender and Well-Being*» articule des recherches liant les domaines «famille, travail et politique publique». Le réseau suisse piloté par le prof. Michel Oris (Université de Genève) est composé d'une équipe interdisciplinaire dans laquelle nous nous inscrivons. La volonté de «réduire le fossé entre les indicateurs de bien-être de type *etic*, c'est-à-dire ceux considérés comme utiles par la communauté des scientifiques et décideurs politiques, et les indicateurs de type *emic*, c'est-à-dire ceux perçus comme compréhensibles et sensibles par les membres du groupe culturel étudié», en est le fil conducteur.

Incontestablement, la morphologie, les structures et les fonctions urbaines évoluent. L'environnement construit est avant tout le lieu du changement social. C'est aujourd'hui un espace parcouru en tout sens, à toute heure, pour des motifs de plus en plus variés, observe François Ascher (1995). Relier rapidement des fragments d'espaces entre eux est un besoin social apparemment impératif et en constante augmentation (Dupuy 1995; Rémy 2004). La mobilité est bel et bien dans *l'aire du temps*².

Pour autant, l'accroissement généralisé des flux et des mouvements urbains affecte-il avec la même intensité, sans inégalités qui tiendraient au genre, chaque citoyen-e? Les diverses aptitudes à se mouvoir en ville, comme autant d'identités propres, sont-elles suffisamment considérées dans leurs particularités? Les enjeux sont de taille.

Servant de fils conducteurs, les trois hypothèses suivantes structurent notre réflexion:

... motilité / identité:

1. La multiplicité des rôles et des tâches que les mères de famille concilient contribue de manière significative à donner un caractère bien particulier à l'ensemble de leurs mobilités, qu'il s'agisse de déplacements réalisés ou restés sous une forme potentielle. Une identité propre de «mamans mobiles» s'en dégage.

... motilités / identités / politiques publiques:

2. Les instruments actuels de planification et de régulation de la mobilité à l'échelle locale n'intègrent pas l'hétérogénéité des acteurs sociaux et leurs différentiels de capacité à se mouvoir. En particulier, le bien-être des femmes avec enfants est affecté par de profondes inégalités de traitement: leurs motilités spécifiques et évolutives (ou identités propres) ne sont pas prises en compte par ces politiques publiques.

... propositions d'améliorations:

3. Pour éviter que le caractère sexué de la planification spatiale (re)produise des inégalités sociales et de genre, l'ensemble des acteurs sociaux dans leurs différences propres est à considérer. En particulier, une participation active des mères de familles, en amont du processus de décision, est un levier de gouvernance nécessaire au rééquilibrage des forces, contribuant à terme à une gestion territoriale plus équitable.

C'est en confrontant les besoins et les pratiques actuels des mères de famille professionnellement actives aux instruments de planification et de régulation de la mobilité à l'échelle locale, que nous envisageons empiriquement et qualitativement d'apporter un éclairage à ce questionnement. Dans la présente communication, nous traitons essentiellement de l'hypothèse de travail n°1 en nous basant sur les résultats (à ce stade encore partiels) d'études de cas menées dans les villes suisses de La Chaux-de-Fonds (NE) et de Burgdorf (BE). Au travers de l'analyse d'entretiens qualitatifs notamment, certaines logiques qui sous-tendent les pratiques de mobilité, les entraves à cette mobilité existante, ainsi que les stratégies que les mères de famille développent pour les contourner, sont évaluées.

Plus précisément, après un rapide détour théorique sur la notion de *motilité*, nous mettons ici en évidence:

- l'influence de la conciliation des différents rôles sociaux sur les mobilités quotidiennes;

² Nous faisons référence au titre de l'ouvrage collectif édité sous la direction de Luc Vodoz *et al.* (2004).

- l'impact sur le bien-être des mères de famille des divers facteurs influençant les mobilités;
- quelques identités de «mamans actives mobiles» révélées par l'analyse de stratégies particulières.

Le potentiel de mobilité en question

«Les villes, lieux d'interaction par excellence, offrent des potentiels d'activités considérables, potentiels dont l'usage suppose d'être mobile. La construction par les acteurs de leur potentiel de mobilité – la motilité – est dès lors un enjeu de l'insertion sociale en milieu urbain.»

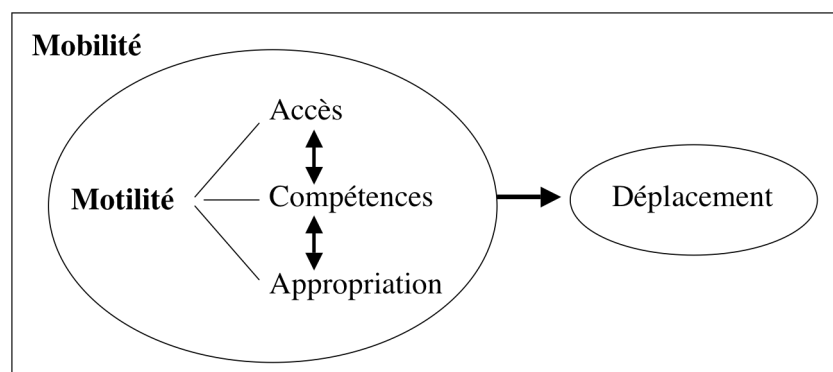
LASUR (2008)

Pouvant être considérée comme une *capabilité*³ particulière, la notion de *motilité*⁴ empruntée aux travaux de Vincent Kaufmann est ici fort utile pour engager notre réflexion. Cette notion qui relève de la reconceptualisation (description sous un angle nouveau d'un phénomène connu, précision d'un concept existant) nous paraît particulièrement appropriée pour notre démarche. Cela, pour deux raisons principalement.

Premièrement, l'approche en termes de potentiel de mobilité est adaptée à une ville de plus en plus incertaine et fragmentée socio-spatialement: *«Il y a choix stratégiques et distinction là où il n'y avait autrefois que la contrainte de la friction spatiale»* (Chalas 1997), ou encore *«La multiplication des possibles introduit de la différenciation là où autrefois il n'y en avait pas»* (Kaufmann et al. 2004).

Comprendre cette adaptation constitue la deuxième raison d'opter pour une analyse en terme sde *motilité*: *«L'acteur [ndlr: la maman en ce qui nous concerne] se trouve donc de plus en plus confronté à des choix d'accès (dont il faut se doter ou non) de compétences (à acquérir ou pas) et d'appropriation (d'analyse de l'intérêt de tel ou tel moyen de déplacement et de communication) lorsqu'il souhaite être mobile»* (Kaufmann et Jemelin 2004).

Fig. 1: conceptualisation schématique de la mobilité (selon Kaufmann 2004: 63)



Au niveau des communes de La Chaux-de-Fonds et de Burgdorf, c'est en regard des trois dimensions constitutives de la *motilité* présentées sous forme schématique ci-dessus que nous cherchons à

³ L'approche par les *capabilités* est développée par Amartya Sen (1985). La notion de *capabilité* peut être définie comme «l'étendue des possibilités réelles que possède un individu de faire et d'être» (Bertin 2005).

⁴ Vincent Kaufmann (2004) définit la *motilité* comme «la manière dont un individu ou un groupe fait sien le champ du possible en matière de mobilité et en fait usage pour développer des projets. Ce potentiel ne se transforme pas nécessairement en déplacements, il peut très bien être construit pour rester à court terme à l'état de potentiel afin de permettre, par exemple, une ouverture maximale à des opportunités futures».

mieux comprendre comment les mères de famille sont en mesure d'actualiser (ou non) leurs projets de déplacement.

En effet, l'approche choisie a pour objectif de saisir aussi ce qui se passe en amont du déplacement: notre attention se situe au niveau d'un *potentiel* de mobilité interpellant conjointement l'espace environnant (accès, services urbains) et les capacités individuelles (compétences). L'appropriation qui résulte de cette dynamique «accès-compétences» (sens donné par les mères) est également abordée.

C'est donc dans cette perspective conceptuelle que nous ambitionnons d'apporter des éclairages quant à la spécificité de la motilité des mères de famille professionnellement actives, aux facteurs pouvant expliquer cette spécificité, et aux conséquences que ces particularités sont susceptibles d'avoir pour le bien-être de ces mères. Il s'agit également d'apprécier la mesure et la manière avec laquelle ces mères s'approprient les accès et compétences existants, ainsi que les stratégies et/ou identités particulières qui en découlent.

Conciliation des rôles sociaux: gestion du temps dans l'espace

«Se lever, préparer le petit-déjeuner, s'occuper des enfants, les amener à l'école, se rendre au bureau, récupérer les enfants à l'école, s'occuper des devoirs, faire un brin de ménage, coucher les enfants, préparer le dîner, s'accorder un peu de temps libre, se coucher et... recommencer le lendemain.»

La multiplicité des rôles et des tâches que les mères de famille concilient – gestion du ménage et des enfants en sus d'une activité professionnelle – contribue à donner un caractère bien particulier à l'ensemble de leurs mobilités. Les données recueillies sur le terrain permettent, en première analyse, de confirmer cette première hypothèse de travail.

En effet, les *motilités* des mères de familles que nous avons rencontrées – 35 mamans professionnellement actives et ayant à charge des enfants en âge scolaire (4-10 ans) – sont fréquemment spécifiques. Très fortement liée au jonglage nécessaire entre activités diverses, une identité propre de «mamans mobiles» paraît émerger. Le descriptif suivant du quotidien d'une maman de deux filles (6 et 10 ans) permet de s'en rendre compte: *«Je n'accompagne pas mes enfants à l'école. Actuellement l'aînée est assez grande pour aller à l'école toute seule et emmener sa sœur. Elles ont la clé et rentrent lorsque c'est fini. Mon mari et moi partons tous les deux à 06h45: je prends le bus et lui la voiture. Je n'ai pas de permis. C'est un demi-regret, mais pas indispensable. L'avantage, c'est que comme ça, il n'y a pas besoin de négociations. Auparavant, lorsque les enfants étaient plus jeunes, je recourais à la garde de ma sœur et de ma belle-mère, et un jour par semaine à une maman de jour.»*

Au travers de cet exemple, nous saisissons d'une part la complexité d'organisation à laquelle certaines mamans sont confrontées, et pouvons, d'autre part, mieux comprendre leur recours à des stratégies bien particulières pour s'en sortir. Dans ce cas précis, le potentiel de mobilité, évoluant avec la variable «phase familiale» (âge des enfants), est notamment caractérisé par l'arrangement trouvé entre époux et la possibilité de recourir à différents modes de garde.

D'une manière générale, les mères actives doivent en effet faire face à un certain nombre de contraintes: temporelles autant que spatiales, psychologiques autant que physiques. Elles peuvent de surcroît pâtir d'une pression sociétale qui confirme à chaque instant l'injonction qu'elles ont intériorisée de devoir, pour être «une bonne mère», pour être «une femme épanouie», pour être à la

fois «une femme active» et «une mère présente et attentive», résoudre au mieux les conflits qui naissent de ces contraintes.

Bien que la femme soit de plus en plus intégrée au monde de l'emploi, et que ses niveaux de participation à la vie active soient désormais plus ou moins équivalents à ceux de l'homme, elle continue néanmoins à assumer bien plus de tâches domestiques et/ou ayant trait à l'éducation des enfants⁵. Même lorsque les hommes assument leur part dans l'exécution des tâches domestiques, le rôle organisationnel (et les déplacements qui lui sont forcément liés) reste le plus souvent l'apanage des femmes. En grande partie, ce déséquilibre au niveau de la répartition des tâches se confirme également dans nos propres résultats.

Consécutivement, la mobilité des mères de famille professionnellement actives s'en trouve affectée de diverses manières – avec des implications variables sur leur bien-être:

- quelques-unes des mères que nous avons rencontrées ne parviennent pas à accomplir tous les déplacements qu'elles souhaiteraient pouvoir faire (difficultés à effectuer notamment les trajets exceptionnels nécessaires à des achats particuliers en périphérie, p. ex.). Ces mères souffrent des limites à leur mobilité qu'imposent leurs multiples contraintes organisationnelles et/ou leurs limites financières;
- d'autres mères parviennent à effectuer l'ensemble des déplacements souhaités, mais selon des modalités qu'elles considèrent comme inadaptées (peu agréables, peu performantes, avec des boucles trop complexes, etc.), avec en particulier des limites contraignantes en termes de choix modal – et donc une *qualité* médiocre des déplacements réalisés;
- d'autres mères encore ont l'impression de pouvoir se déplacer autant que nécessaire, mais se sentent en permanence en flux tendus. Leur mobilité effective correspond dans une large mesure à leur motilité; ce qui signifie qu'elles exploitent complètement leur capacité de se mouvoir, et n'ont dès lors plus aucune «réserve», plus aucune marge de manœuvre.

Nous reviendrons sur ces divers cas de figures dans la section conclusive de cet article.

Facteurs influant sur les mobilités des mères actives et impact sur leur bien-être

En rester au seul constat que la conciliation des rôles sociaux complexifie le quotidien et engendre des mobilités particulières serait insuffisant. Dès lors, cette question nous vient: quels sont les éléments qui sont en mesure d'affecter ou au contraire de faciliter la tâche des mères de famille en question? Fonctionnant potentiellement comme «ressources facilitatrices», ou au contraire comme «contraintes supplémentaires» de mobilité, différents facteurs sont, à notre sens, déterminants pour les mamans et leur bien-être. Identifiés lors de l'analyse des entretiens qualitatifs, ces facteurs influents peuvent être classés selon trois dimensions principalement:

- dimension spatiale (morphologie urbaine, infrastructures, etc.);
- dimension socio-économique (services urbains, emploi, horaires, etc.);
- dimension psycho-sociale (compétences individuelles, situation familiale, etc.).

⁵ «Sur dix femmes qui vivent dans un ménage comptant des enfants de moins de 15 ans, environ huit portent seules la responsabilité du travail domestique» (OFS 2004).

Tableau de synthèse (non exhaustif): catégories de facteurs influençant potentiellement la mobilité des mères de famille professionnellement actives.

NB: les facteurs mis en **caractères italiques gras** sont, selon nous, plus particulièrement liés aux multiples rôles des mères de famille professionnellement actives.

ACCÈS / SERVICES URBAINS		COMPÉTENCE / CAPACITÉ
Ressources urbaines (dimension spatiale)	Ressources urbaines (dimension socio-économique)	Ressources «individuelles et familiales» (dimension psycho-sociale)
<ul style="list-style-type: none"> - Répartition et proximité spatiale des fonctions urbaines (localisation habitat, emploi, formation, loisirs, commerces, etc.) - Morphologie de l'espace-rue (traitement de l'espace-rue, mobilier urbain, mesures de sécurisation des tronçons) - Offre en espaces publics (parc, place de jeux, etc.) - Qualité des paysages urbains - Offre en infrastructures et réseaux de transport - Armature urbaine (positionnement de la ville dans le réseau régional) 	<ul style="list-style-type: none"> - Offre en mode de garde scolaire et extrascolaire (public-privé) - Prix, horaires et souplesse des modes de garde à disposition - Offre et prix des moyens de transport (liberté de choisir) - Offre et flexibilité des abonnements de TP (abonnement général, abonnement de parcours régional, de bus, etc.) - Prix du foncier et des logements (impact sur la localisation résidentielle) - Situation du marché de l'emploi (type d'emploi, taux de chômage, etc.) - Horaires (écoles, emploi, loisirs, etc.) 	<ul style="list-style-type: none"> - Structure familiale⁶ - Fonctionnement familial⁷ - Réseau social (famille, ami, voisin, etc.) - Positionnement dans son cycle de vie (âge, phase familiale, carrière, etc.) - Taux d'activité professionnelle - Ressources financières - Niveau de formation - Santé physique et psychique - Possession du permis de conduire - Intérêt pour l'activité (motif du déplacement) - Rapports entretenus aux conditions climatiques (neige, pluie, froid, etc.)

L'intérêt d'un tel tableau n'est pas tant de prétendre à l'exhaustivité des facteurs influant les mobilités (indicateurs de *motilité*) que d'en saisir les relations systémiques. Pour s'en rendre compte, relevons deux situations de quotidiens bien différents.

⁶ Nous faisons référence à la typologie utilisée par Elisabeth Bühler (2005). Elle distingue les structures familiales suivantes: *Bourgeois traditionnel* = femme au foyer et homme à plein temps (absent de notre échantillon); *Bourgeois contemporain* = femme à temps partiel et homme à plein temps; *Egalitaire centré sur l'emploi* = femme et hommes travaillent à plein temps; *Egalitaire centré sur la famille* = femmes et homme à temps partiel; et enfin *Famille monoparentale*.

⁷ L'influence des relations de couple et des différents comportements familiaux (famille *Cocon*, *Bastion*, etc.) est développée par Jean Kellerhals et Eric Widmer (2005). A noter que le positionnement selon les trois axes du fonctionnement familial qu'ils développent est assez étroitement lié aux ressources économiques et culturelles des familles: «Quand les ressources sont fortes, l'autonomie, l'ouverture à l'environnement et une régulation négociée sont valorisées, alors qu'un déficit de ressources externes s'accompagne d'une relative fermeture, d'une valorisation du "nous-groupe" et d'une régulation davantage statuaire» (Kaufmann et Widmer 2005).

Sandrine⁸, maman de 2 garçons (8 ½ et 2 ½ ans), La Chaux-de-Fonds, professeure associée à 40%, famille de modèle égalitaire centré sur la famille, financièrement à l'aise: *«Nous mangeons presque tous les repas ensemble en famille. L'organisation se fait par demi-journée avec passage de témoin. Certaines périodes ne sont pas très drôles, j'ai l'impression que l'on ne fait que se croiser (...). Le jeudi, mon mari emmène le grand au solfège, le vendredi, il emmène le petit au parc (Bois du Petit Château), et ensuite, quand j'arrive, mon mari va à son cours de guitare à 15h. En famille nous faisons du sport: du bobsleigh, du ski, et parfois allons à la patinoire (peu, car je n'aime pas). Le papa emmène aussi le grand faire du vélo au parc Gallay. Je les conduis régulièrement au théâtre ou au spectacle de marionnettes.»*

Sylvie, maman de trois enfants (17, 14 et 7 ans), La Chaux-de-Fonds (depuis 3 mois), foyer monoparental, travaille à 100% dans une manufacture horlogère, sans permis de conduire, en situation financière difficile: *«Tous les jours, je quitte la maison à 6h15 du matin et prends le bus jusqu'à la gare, je change de bus, puis marche environ encore 600 m jusqu'à l'usine. Je pars tôt le matin pour être de retour au plus tard à 17h. La petite (7 ans) se prépare seule le matin, reste également seule (ou parfois avec son frère de 14 ans) tous les midis de la semaine ainsi que durant la journée du mercredi. Ils se débouillent pour se réchauffer un plat préparé ou, le cas échéant, pour s'acheter un sandwich. Les rares week-ends durant lesquels les enfants ne sont pas là, tellement fatiguée, je profite de m'enfermer chez moi et ne rien faire.»*

Sans rentrer ici dans les détails d'une analyse de contenu, ces deux exemples permettent de montrer des agencements de déplacements différenciés selon le type d'activité (certes) mais aussi et surtout selon les ressources réelles dont ces deux mamans disposent. Très clairement, le potentiel de mobilité (*motilité*) de Sylvie est caractérisé par un cumul de désavantages (accumulation de contraintes pouvant se renforcer mutuellement) tels que: être seule, en absence de réseau social, employée à 100%, en difficulté financière, sans formation, ni voiture, (etc.). Autrement dit, les trajets quotidiens réalisés dans ces conditions, avec ces ressources-là, risquent bien de ressembler au parcours d'une combattante.

Le lien avec la dimension d'appropriation doit ici être fait. Pour Moles et Rohmer (1998), l'appropriation est avant tout un mécanisme psychologique propre à un individu par lequel il *«se fixe dans un espace qu'il ressent comme étant le sien»*. La notion d'appropriation véhicule deux idées dominantes, nous renseigne encore Perla Serfaty-Garzon (2003): *«D'une part, celle d'adaptation de quelque chose à un usage défini ou à une destination précise; d'autre part, celle, qui découle de la première, d'action visant à rendre propre quelque chose. [...] L'appropriation est ainsi à la fois une saisie de l'objet et une dynamique d'action sur le monde matériel et social dans une intention de construction du sujet.»*

Aussi, nous saisissons à quel point l'articulation des différentes catégories de facteurs liés aux compétences et aux accès (champs du possible) est en mesure d'engendrer des appropriations particulières, améliorant qualitativement (appropriation positive) ou contraignant davantage, selon les cas, le quotidien des mères de famille professionnellement actives.

En somme, c'est en fonction de l'appropriation de l'ensemble des ressources à disposition, celles réellement actualisables au sens d'Amartya Sen⁹, que le rapport entre mobilité et bien-être des mères

⁸ Tous les prénoms d'interviewées cités dans cet article sont fictifs.

⁹ L'ensemble des différentes combinaisons de *fonctionnements* qu'une personne est en mesure d'accomplir réellement constitue sa *«capabilité»*, c'est-à-dire sa *«liberté de choisir entre des modes de vie possibles»* (Sen 2000). Dans cette perspective, le bien-être d'un individu prend en compte l'étendue de la liberté de choix qu'il possède entre tous les fonctionnements qui lui sont potentiellement accessibles.

actives doit s'évaluer. Le choix de recourir à une approche par la *motilité* qui se focalise précisément sur les combinaisons de logiques se trouvant à l'origine de l'action, en amont du déplacement (Kaufmann *et al.* 2004), trouve ici toute sa justification.

Stratégies mobiles: révélatrices d'identités?

«Dis-moi ce que tu évites, je te dirai quel habitant tu es. Les refus ne seraient-ils pas tout aussi indicateurs de l'essence de la quotidienneté que les remplissages, les réplétions, les contentions? L'urbaniste cherche à savoir quels espaces sont volontiers fréquentés. Ne faudrait-il pas observer d'abord comment des lieux sont évités?»

Jean-François Augoyard (1979)

Nous venons de l'évoquer, des stratégies particulières sont mises en place par les mères de famille professionnellement actives. Une identité propre, de «maman active mobile», ne se manifeste-t-elle pas ainsi?

Relevons l'expérience de Dagmar, maman d'une fille de 9 ans, vivant en communauté à Burgdorf: *«Par philosophie et pour satisfaire un besoin de qualité de vie avant tout, nous avons choisi un lieu avec un espace extérieur où les enfants puissent jouer et qui soit proche d'autres activités qui leur sont destinées (loisirs, école, etc.). Notre critère principal de localisation était la proximité d'une gare ou d'un réseau de bus performant dans rayon maximum de 25 km autour de Berne. La vie est une expérimentation et le choix de vivre en communauté avec trois autres familles ne comporte que des avantages: volontairement, nous avons 1 voiture pour les 4 familles et chacun à son tour, père ou mère (peu importe), s'occupe des enfants! Je m'en charge le mercredi toute la journée et, ainsi, les autres jours, je dispose de mon temps comme je l'entends.»*

Ce récit nous montre une stratégie globalement cohérente, faite de choix non subis permettant d'ouvrir un maximum ses marges de manœuvre. Concilier différents rôles en minimisant les contraintes (de mobilité notamment) qui leur sont étroitement liées, en est le moteur.

Explicitons encore notre argumentation avec le quotidien de Christine, La Chaux-de-Fonds, 2 enfants en situation de famille monoparentale: *«Le petit va au jardin d'enfants, le grand est en 2^{ème} primaire. J'emmène le grand chez mes parents et le petit chez la maman de jour (une voisine qui habite dans le même immeuble que mes parents). Les enfants y restent de 06h30 jusqu'à l'heure d'aller à l'école et au jardin d'enfants, puis sont récupérés par leurs gardiens respectifs jusqu'à ce que je revienne du travail, entre 17h30 et 18h00. A midi, le grand mange chez ses parents, le petit chez la nounou.»*

Le recours à cette stratégie de multiplication des modes de garde «pour s'en sortir» tranche avec l'exemple précédent de Dagmar. Ici, tout semble subi et réalisé en réaction à la situation «être maman et devoir travailler»: le déplacement vient ici se rajouter comme une contrainte supplémentaire à une organisation déjà complexe. La mobilité est liée si fortement aux obligations du quotidien qu'elle tend à renforcer et entretenir une identité de «maman seule et active».

En guise de conclusion

«Hier, le temps était réglé par la sirène de l'usine. Avant-hier, il était réglé par la cloche de l'Eglise. L'enjeu d'aujourd'hui, c'est de savoir qui sera demain le maître des horloges, qui aura la responsabilité de réguler les temps. C'est un enjeu politique très fort.»

Pierre Dommergues [cité par Gwiazdzinski (non daté)]

En matière de gestion urbaine, quels enseignements pouvons-nous tirer de ce qui précède? «*Les conflits entre la ville qui dort, celle qui s'amuse et celle qui travaille risquent de se multiplier si aucune véritable réflexion n'est menée pour penser la ville dans sa globalité*», met en garde Luc Gwiazdzinski (2003). Pour aller de l'avant, notre troisième hypothèse de travail doit encore être creusée. Il s'agit de vérifier si les instruments actuels de planification et de régulation de la mobilité à l'échelle locale intègrent suffisamment l'hétérogénéité des acteurs sociaux et leurs différentiels de capacité à se mouvoir. En corollaire, les questions suivantes doivent être posées:

- Au niveau des politiques publiques, quelles sont les mesures à prendre pour que les *motilités* spécifiques et évolutives des mères actives soient suffisamment prises en compte?
- Ne doit-on pas envisager de nouveaux instruments de planification et de gestion urbaine se préoccupant non seulement de l'espace au sens strict, mais aussi de ce qu'il s'y passe, de temporalités individuelles et sociales bien particulières, d'hommes et de femmes, présent-e-s et futur-e-s?

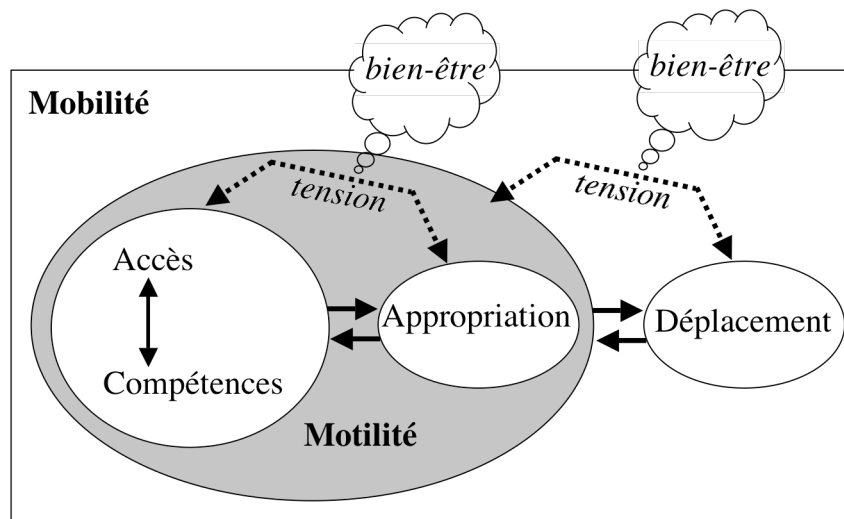
Un espace urbain appropriable par tous, intégrant la diversité des pratiques mobiles (notamment), est un enjeu de développement urbain majeur. Pour éviter que la planification spatiale (re)produise des inégalités sociales et de genre, l'ensemble des acteurs sociaux dans leurs différences propres est à considérer. Afin de rendre envisageable la conciliation des différents rôles (social, de travail, parental, pour soi, etc.), multiplier les passerelles entre les politiques à incidences spatiales directes (urbanisation, planification des transports, etc.), les politiques familiales et celles relatives à l'emploi est certainement une piste à suivre de près. Toutefois, ce rapprochement ne doit en aucun cas faire oublier que la durée d'une journée et la quantité d'énergie dont chacun-e dispose sont limitées. Promouvoir un meilleur partage des tâches domestiques (à l'intérieur du couple et/ou entre amis, voisins, etc.) ou donner de réelles possibilités de ralentir les rythmes familiaux quotidiens (souplesse des horaires, des taux d'activité professionnelle, etc.) doivent également être des mesures encouragées.

Une participation active des mères de famille, en amont du processus de décision, pourrait-elle être un levier de gouvernance nécessaire au rééquilibrage des forces, contribuant à terme, à une gestion territoriale plus équitable? La recherche dont il a été question ici n'étant pas achevée, la réponse à cette question – c'est-à-dire le traitement de notre troisième hypothèse – n'est pas encore disponible.

En l'état, nos investigations nous conduisent néanmoins déjà à envisager un complément à la formalisation du modèle de Vincent Kaufmann tel que nous l'avons compris et illustré au début de cet article. En effet, la plupart des indicateurs de motilité (ou facteurs de mobilité) que nous avons identifiés – et répertoriés dans le tableau *supra* – se réfèrent à l'accès ou aux compétences, bien davantage qu'à l'appropriation de ces derniers. Il nous paraît en outre que l'appropriation n'a pas le même statut que l'accès et les compétences, puisque cette appropriation est de fait le mécanisme d'intériorisation au travers duquel les acteurs (en l'occurrence les mères interviewées) prennent conscience de leur *capabilités* effectives en termes de mobilité.

L'illustration des concepts mobilité *versus* motilité telle que proposée par Vincent Kaufmann (2004: 63) pourrait donc être adaptée de la manière suivante.

Fig. 2: conceptualisation schématique de la mobilité (schéma original de Vincent Kaufmann, tel qu'adapté par Luc Vodoz et Olivier Walser)



L'intérêt de cette réinterprétation de la conceptualisation schématique de la mobilité est multiple:

- elle explicite visuellement la distinction entre d'une part l'accès et les compétences (qui sont deux composantes de la motilité que l'on peut qualifier de *théoriques* dans la mesure où elles restent sans effet aussi longtemps qu'elles n'ont pas été appropriées par l'acteur considéré), et d'autre part l'appropriation (par le moyen de laquelle la motilité théorique devient une motilité *effective*, c'est-à-dire une motilité que l'acteur considéré a incorporée, a faite sienne);
- elle met l'accent sur le rôle crucial de l'appropriation, en tant que «relais» ou levier permettant de concrétiser la capacité de se mouvoir;
- elle permet de visualiser deux champs de tension, qui sont autant de mesures des facteurs de bien-être liés aux conditions et caractéristiques respectives de la motilité et de la mobilité d'un individu:
 - la tension entre le couple accès + compétences et l'appropriation. Cette tension illustre la difficulté plus ou moins grande qu'a chaque acteur à intégrer les facteurs de mobilité (accès et compétences) et à les exploiter à son avantage, c'est-à-dire de sorte à accroître au maximum son potentiel, à accroître autant que possible sa motilité effective. Autrement dit: plus l'appropriation est importante, mieux les accès et compétences disponibles seront exploités et plus l'acteur considéré bénéficiera d'une motilité accrue – quels que soient ses déplacements effectifs;
 - la tension entre motilité (cf. bulle grise sur la fig. 2) et déplacement, tension qui exprime la marge de manœuvre résultant de la différence entre une capacité effective et sa concrétisation. Lorsqu'il y a une grande différence entre motilité effective et déplacements réalisés, cela signifie que l'individu bénéficie d'une confortable marge de manœuvre, qui lui permettra de s'adapter aisément en cas de besoin de déplacement accru. En revanche, lorsqu'il y a pratiquement correspondance entre motilité et déplacements réalisés, cela démontre une absence de marge de manœuvre, laquelle se traduit par un désagréable sentiment de flux tendu, d'absence de ressources «de secours».

Ces quelques réflexions heuristiques mériteraient d'être confrontées à d'autres terrains. A priori toutefois, notre enquête relative à la mobilité des mères de famille professionnellement actives montre à la fois l'intérêt de la conceptualisation consistant à distinguer mobilité et motilité, ainsi que d'éventuelles possibilités d'améliorer encore cette conceptualisation.

Références

Ascher François (1995). *Métapolis ou l'avenir des villes*. Paris: éditions Odile Jacob.

Augoyard Jean-François (1979). *Pas à pas*. Paris: Seuil.

Bertin Alexandre (2005). *Quelle perspective pour l'approche par les capacités? Which Prospect for the capability approach?*. Centre d'Economie du Développement: Université Montesquieu – Bordeaux IV.

Bühler Elisabeth (2005), Atlas suisse des femmes et de l'égalité. OFS. Disponible sur http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/regionen/thematische_karten/gleichstellungsatlas/vereinbarkeit_von_familie_und_erwerbsarbeit/familienmodelle.html (consulté le 18.02.2008).

Chalas, Yves (1997). «Les figures de la ville émergente», in Dubois-Taine G. et Chalas Y. (éds), *La ville émergente*. La Tour d'Aigues: Éditions de l'Aube.

Coutras Jacqueline (1996), *Crise urbaine et espaces sexués*. Paris: Colin.

Dupuy Gabriel (1995). *Les territoires de l'automobile*. Paris: Anthropos.

Gwiazdzinski Luc (2003). *Rencontre avec Luc Gwiazdzinski, le veilleur de nuit*. Disponible sur <http://www2.cnrs.fr/presse/journal/886.htm> (consulté le 12.02.2008).

Gwiazdzinski Luc (non daté). *S'emparer du temps pour mieux vivre: la maison du temps et de la mobilité*. Disponible sur http://www.cityshelter.org/13_mobil/31tend.htm (consulté le 26.05.2008).

Jaillet Marie-Christine (2004). *Masculin/féminin dans la ville*. Disponible sur http://www.cafe-geo.net/article.php3?id_article=304 (consulté le 12.02.2008).

Kaufmann Vincent (2004). «La mobilité au quotidien: nécessité, proposition et test d'une nouvelle approche», In Vodoz Luc et al. *Les territoires de la mobilité. L'aire du temps* (pp. 57-69). Lausanne: PPUR.

Kaufmann Vincent et Christophe Jemelin (2004). *La motilité, une forme de capital permettant d'éviter les irréversibilités socio-spatiales*. Communication au colloque «Espaces et sociétés aujourd'hui. La géographie sociale dans les sciences et dans l'action», Rennes, 21-22 octobre 2004.

Kaufmann Vincent, Martin Schuler, Olivier Crevoisier et Pierre Rossel (2004). *Mobilité et motilité: de l'intention à l'action*. Lausanne: EPFL-LASUR.

Kaufmann Vincent et Eric Widmer (2005). «L'acquisition de la motilité au sein des familles – Etat de la question et hypothèses de recherche», In: *Espaces et Sociétés*, 120-121. *La famille dans tous ces espaces*. Ramonville: Erès.

Kellerhals Jean et Eric Widmer (2005). *Familles en Suisse: nouveaux liens*. Lausanne: Savoir suisse.

LASUR [Laboratoire de sociologie urbaine] (2008). Lausanne: EPFL. Disponible sur <http://lasur.epfl.ch/index.html> (consulté le 18.02.2008).

Moles Abraham et Elisabeth Rohmer (1998). *Psychosociologie de l'espace. Textes rassemblés, mis en forme et présentés par Victor Schwach*. Paris: L'Harmattan.

OFS [Office fédéral de la statistique] (2004). *Egalité entre hommes et femmes – Données, indicateurs*. Neuchâtel. Disponible sur http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/20/05/blank/key/unbezahlte_arbeit/hauptverantwortung_fuer_hausarbeiten.html (consulté le 18.02.2008).

Remy Jean (2004). «Culture de la mobilité et nouvelle forme de territorialité», In Vodoz Luc *et al.* *Les territoires de la mobilité. L'aire du temps* (pp.13-42). PPUR: Lausanne.

Sen Amartya (1985). *Commodities and Capabilities*. Amsterdam: North Holland.

Sen Amartya (2000). *Repenser l'inégalité*. Paris: éditions du Seuil.

Serfaty-Garzon Perla (2003). «L'appropriation», In Segaud Marion, Jacques Brun et Jean-Claude Driant (dir.) *Dictionnaire critique de l'habitat et du logement* (pp. 27-30). Paris: Editions Armand Colin.

Vodoz Luc, Barbara Pfister Giauque et Christophe Jemelin (éds) (2004). *Les territoires de la mobilité - L'aire du temps*. Lausanne: PPUR.

Impressum

Référencement recommandé: VODOZ Luc, WALSER Olivier, 2008. «Mobilités quotidiennes, identités et bien-être des mères de famille», *Actes du 8^{ème} colloque du groupe «Mobilité Spatiale, Fluidité Sociale»*, Rennes [colloque «Mobilités, identités, altérités»; 13-14 mars 2008].

Document téléchargeable sur <http://ceat.epfl.ch> (rubrique «Publications»)